STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 16290
17 juni
2015

Gemeente Landgraaf – Verkeersbesluit ten behoeve van de realisatie van een rotonde op het Steenen Kruis



Burgemeester en wethouders van Landgraaf

Inleiding

Vanuit onderhouds- maar met name vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen zal vanaf augustus 2015 worden gestart met de realisatie van een rotonde op het kruispunt Nieuwenhagerheidestraat-Kantstraat-Maastrichterlaan-Nieuwenhagerstraat oftewel het Steenen Kruis. Ten behoeve van deze reconstructie worden enkele nieuwe verkeersmaatregelen getroffen waarvoor een verkeersbesluit noodzakelijk is.

Formeel kader

Artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 bepaalt dat de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit en dat maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Artikel 12 van het BABW bepaalt dat de plaatsing van de borden B06, D01, D02, G11 en L02 zoals deze staan opgenomen in bijlage 1 behorende bij het RVV 1990, en de verkeerstekens voor een fietsstrook, een voetgangersoversteekplaats en haaientanden, moet geschieden krachtens een verkeersbesluit.

Overwegingen

1. Op 15 december 2009 heeft de Raad het ‘Mobiliteitsplan Landgraaf’ d.d. oktober 2009 vastgesteld als zijnde leidraad voor het toekomstig verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Landgraaf, waarmee uitvoering wordt gegeven aan het landelijk geldende verkeersveiligheidsbeleid 'Duurzaam Veilig Verkeer'. De verkeersmaatregelen in dit verkeersbesluit zijn zoveel als mogelijk op dit beleid afgestemd;
2. De Nieuwenhagerheidestraat en Kantstraat zijn volgens het categoriseringsplan, zoals dat is opgenomen in het Mobiliteitsplan, aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Op dergelijke wegen staat de verkeersfunctie centraal. Deze wegen behoren dan ook tot het hoofdwegennet van Landgraaf en hebben voornamelijk een functie voor het doorgaand verkeer waarbij een goede doorstroming prioriteit heeft;
3. De Maastrichterlaan en Nieuwenhagerstraat zijn volgens het categoriseringsplan, zoals dat is opgenomen in het Mobiliteitsplan, aangeduid als erftoegangsweg. Op erftoegangswegen staat het verblijfskarakter centraal, is de rijsnelheid laag en wordt doorgaand verkeer zoveel mogelijk geweerd;
4. In het Mobiliteitsplan staat aangegeven dat volgens het principe van 'Duurzaam Veilig Verkeer' kruispunten van ontsluitingswegen worden vormgegeven als rotonde of worden uitgevoerd als een met verkeerslichten geregeld voorrangskruispunt. Een rotonde heeft hierbij vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen de voorkeur. In de landelijke richtlijnen van het CROW wordt ook aangegeven dat een rotonde de voorkeur geniet;
5. Het SWOV geeft aan dat rotondes veiliger zijn dan kruispunten omdat ze het aantal potentiële conflicten tussen verkeersdeelnemers terugbrengen en de verkeerssnelheid verlagen. Vervanging van een kruispunt door een rotonde zou het aantal ernstige slachtoffers op het betreffende kruispunt met 46% doen afnemen. De doorstroming van het verkeer is op rotondes meestal beter dan op kruispunten, en de uitstoot van gassen en het lawaai nemen af, zeker vergeleken met kruispunten met verkeerslichten. Wel moet rekening gehouden worden met een groter ruimtebeslag (zie SWOV-factsheet inzake rotondes, Leidschendam, januari 2012);

6. In de notitie ‘’Advies vormgeving Steenen Kruis” d.d. 7 juli 2011 wordt een nadere toelichting gegeven over de mogelijkheden en onmogelijkheden van de verschillende oplossingen van dit kruispunt. Hierin wordt de voorkeur uitgesproken voor een rotonde;
7. in de rapportage ‘’Steenen Kruis – Verkeerskundig ontwerp en motivering” d.d. maart 2012, gewijzigd 31 januari 2013 staan de resultaten beschreven van een door adviesbureau DHV uitgevoerd onderzoek naar de mogelijkheden om de Nieuwenhagerstraat open te houden. Het advies van DHV is om te kiezen voor een rotonde met 3 takken en dus met een afsluiting van de Nieuwenhagerstraat;
8. in de notitie ‘’Proefafsluiting Nieuwenhagerstraat - resultaten” d.d. 31 januari 2013 staan de resultaten beschreven van de proefafsluiting van de Nieuwenhagerstraat zoals deze tussen 1 september 2012 en 1 december 2012 heeft plaatsgevonden;
9. Op basis van het advies van DHV èn de resultaten van de proefafsluiting is geconcludeerd dat het verkeerskundig gepermitteerd is om de Nieuwenhagerstraat af te sluiten. Naar aanleiding van de proefafsluiting hebben diverse omwonenden echter kenbaar gemaakt moeite te hebben met de afsluiting. Om die reden is het door DHV opgestelde advies met de diverse rotondevarianten nog eens goed onder de loep genomen en is gebleken dat het toch mogelijk is om vrijliggende fietspaden toe te passen in de door DHV voorgestelde 3taksrotonde. Dat levert grote voordelen op voor de veiligheid van fietsers en tevens heeft dit een nieuwe variant opgeleverd zijnde een 3½taksrotonde. Dit ontwerp is hetzelfde als die van de 3taksrotonde maar daar is éénrichtingsverkeer in de Nieuwenhagerstraat aan toegevoegd. Het ontwerp van deze 3½taksrotonde komt ook overeen met een reeds door DHV beoordeelde variant maar die had toen echter nog geen vrijliggende fietspaden. Met name vanwege de fietsonveiligheid is die variant als niet wenselijk beoordeeld. Door het toepassen van vrijliggende fietspaden is deze variant wel mogelijk geworden;
10. Op basis van een in april 2013 gehouden enquête onder de omwonenden bleek dat er een groot draagvlak bestaat voor de 3½taksrotonde ten opzichte van de 3taksrotonde. Op basis daarvan is besloten de 3½taksrotonde te realiseren hetgeen betekent dat ook de Nieuwenhagerstraat als éénrichtingsweg op de rotonde wordt aangesloten. Het éénrichtingsverkeer zal alleen gelden op het deel tussen de Maastrichterlaan en de woning met huisnummer 1. Op dit deel van Nieuwenhagerstraat wordt tevens een bus- en vrachtverbod ingevoerd;
11. Als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer op een gedeelte van de Nieuwenhagerstraat zal er meer verkeer gebruik gaan maken van de Olmenstraat tussen de Maastrichterlaan en Lindestraat. Het wegprofiel van dit deel van de Olmenstraat is echter zeer smal, waarbij er ook nog eens veel auto’s op de rijbaan staan geparkeerd. Om problemen in de verkeersafwikkeling en met de verkeersveiligheid in de Olmenstraat te voorkomen, wordt ook hier éénrichtingsverkeer ingesteld en wordt het bestaande éénrichtingsverkeer in de Lindestraat opgeheven;
12. In het eerste en tweede kwartaal van 2015 worden/zijn de Nieuwenhagerstraat en Lindestraat heringericht. In het verkeersbesluit dat voor deze herinrichting is genomen, is het instellen van het éénrichtingsverkeer in de Nieuwenhagerstraat en de Olmenstraat, het opheffen van het éénrichtingsverkeer in de Lindestraat en het invoeren van een bus- en vrachtverbod in de Nieuwenhagerstraat reeds opgenomen;
13. In de huidige situatie is het nog toegestaan om op het zuidelijke deel van de rijbaan van de Nieuwenhagerheidestraat te parkeren (tussen de woningen met huisnummer 32 tot circa 54, zijnde circa 10 parkeerplaatsen). Voor fietsers zijn geen aparte voorzieningen aanwezig. Omdat de rijbaan slechts 8 meter breed is, levert dit gevaarlijke situaties op voor met name het fietsverkeer. Uit de laatste telgegevens van 2013 blijkt dat op een werkdag de gemiddelde etmaalintensiteit op de Nieuwenhagerheidestraat (tussen de N299 en Vogelzankweg) ca. 17.000 motorvoertuigen bedraagt!
    Op basis van de inrichtingskenmerken volgens het principe van 'Duurzaam Veilig Verkeer' en zoals dat is overgenomen in het Mobiliteitsplan dienen er aparte fietsvoorzieningen aanwezig te zijn en is het niet toegestaan om op de rijbaan van een ontsluitingsweg zoals de Nieuwenhagerheidestraat te parkeren. Parkeren vindt hooguit plaats in vakken naast de rijbaan. Vanwege de dicht op de rijbaan staande bebouwing is er echter een beperkt wegprofiel beschikbaar (tussen de bebouwing nog geen 12 meter). Binnen deze ruimte is het niet mogelijk een aparte parkeerstrook te realiseren. Daarom is ervoor gekozen de beschikbare ruimte volledig ten goede te laten komen aan een wegprofiel bestaande uit één rijbaan met aan beide zijden een trottoir. Op de rijbaan wordt aan beide zijden een rode fietsstrook aangebracht inclusief fietssymbool. Op fietsstroken is stilstaan niet toegestaan (artikel 23 RVV). Ook voor vrijliggende fietspaden, die in principe de voorkeur genieten, is er onvoldoende ruimte;

14. Op 10 juni 2014 heeft er een apart overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Nieuwenhagerheidestraat en zijn zij geïnformeerd over ons voornemen om de huidige parkeermogelijkheid op te heffen. De woningen aan de zuidzijde van de Nieuwenhagerheidestraat hebben mogelijkheden om aan de achterzijde van hun woning te parkeren. De woningen aan de noordzijde hebben dit echter niet. Binnen het project Buitenring Parkstad Limburg heeft de Provincie Limburg toegezegd om in de omgeving van het kruispunt tussen de Nieuwenhagerheidestraat en de Vogelzankweg



circa 10 parkeerplaatsen te realiseren. Naar verwachting zal dit in de loop van 2016 en 2017 worden uitgevoerd. Met de Provincie is de afspraak gemaakt dat zij de woningen aan de noordzijde van de Nieuwenhagerheidestraat tussen de N299 en de Vogelzankweg met voorrang zal slopen en daar tijdelijk wat extra parkeermogelijkheid zal realiseren. Deze woningen zijn inmiddels eind 2014 gesloopt;

15. Om de realisatie van de rotonde mogelijk te maken zijn eind 2013 enkele panden in de hoek tussen de Maastrichterlaan en de Kantstraat gesloopt. Ook is er een planologische procedure gevoerd om deze reconstructie mogelijk te maken. Het nieuwe bestemmingsplan is vanaf eind november 2014 onherroepelijk;
16. Op 25 juni 2014 zijn de omwonenden tijdens een informatieavond geïnformeerd over het project.

Openbare voorbereidingsprocedure

Gelet op het zorgvuldigheidsbeginsel en de noodzakelijke evenredige belangenafweging, is tevens de uniforme openbare voorbereidingsprocedure conform afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht toegepast. Door middel van een publicatie in het gemeenteblad (www.overheid.nl) en in de 'geZien Landgraaf' van 15 april 2015 zijn alle belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun zienswijze, op het gedurende zes weken ter inzage liggende ontwerpbesluit d.d. 8 april 2015, in te dienen. In dat kader zijn geen zienswijzen ingediend.

Belangenafweging artikel 2 WVW

Van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, liggen de volgende belangen ten grondslag aan dit besluit:

1. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
2. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
3. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
4. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

Het belang van aanwonenden om langs de Nieuwenhagerstraat hun voertuig te kunnen parkeren, weegt niet op tegen het algemeen belang voor de verkeersveiligheid, met name voor het fietsverkeer.

Advisering

Met betrekking tot dit besluit zijn de bepalingen van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) van toepassing.

Alle wegen en/of weggedeelten waarop dit besluit betrekking heeft, zijn gelegen binnen en zijn in beheer bij de gemeente Landgraaf. Artikel 23 van het BABW is op dit besluit niet van toepassing.

Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is met de politie –via het aanspreekpunt Verkeer van de Basisteam Brunssum-Landgraaf- ter zake overleg gepleegd en is met betrekking tot het onderhavige besluit op 23 maart 2015 instemmend geadviseerd.

b e s l u i t e n :

1. door middel van het plaatsen van de borden model D1 en B6, zoals bedoeld in Bijlage 1 van het RVV 1990, en het aanbrengen van haaientanden op het wegdek, zoals bedoeld in artikel 80 van het RVV 1990, het kruispunt Nieuwenhagerheidestraat – Maastrichterlaan – Kantstraat - Nieuwenhagerstraat (oftewel het kruispunt Steenen Kruis) aan te wijzen en in te richten als rotonde, waarbij bestuurders op de toeleidende wegen voorrang moeten verlenen aan de bestuurders op de hoofdrijbaan van de rotonde;
2. door middel van het plaatsen van de borden model D2, zoals bedoeld in Bijlage 1 van het RVV 1990, bestuurders te gebieden dit verkeersbord aan de rechterzijde voorbij te gaan:
    a. ter plaatse van de middengeleider op de Nieuwenhagerheidestraat direct aan de westzijde van de rotonde Steenen Kruis;
    b. ter plaatse van de middengeleider op de Maastrichterlaan direct aan de zuidzijde van de rotonde Steenen Kruis;
    c. ter plaatse van de middengeleider op de Kantstraat direct aan de oostzijde van de rotonde Steenen Kruis;



3. door middel van het plaatsen van borden model G11, als bedoeld in Bijlage 1 van het RVV 1990, de weggedeelten (rijwielpaden) rondom de rotonde Steenen Kruis aan te wijzen als verplicht fietspad;
4. door middel van het aanbrengen van zebramarkering op het wegdek en ondersteund door het plaatsen van borden model L2, zoals bedoeld in Bijlage 1 van het RVV 1990, voetgangersoversteekplaatsen, zoals bedoeld in artikel 49 tweede lid van het RVV 1990, aan te wijzen en in te richten:
   a. ter plaatse van de middengeleider op de Nieuwenhagerheidestraat direct aan de westzijde van de rotonde Steenen Kruis;
   b. ter plaatse van de middengeleider op de Maastrichterlaan direct aan de zuidzijde van de rotonde Steenen Kruis;
   c. ter plaatse van de middengeleider op de Kantstraat direct aan de oostzijde van de rotonde Steenen Kruis;

5. door middel van het aanbrengen van de afbeelding van een fiets op de met een onderbroken streep gemarkeerde strook, aan beide zijden van de Nieuwenhagerheidestraat voor zover deze is gelegen tussen de Vogelzankweg en de rotonde Steenen Kruis, aan te wijzen als fietsstrook, zoals bedoeld in artikel 1 en 23 van het RVV 1990;
6. een en ander overeenkomstig is met de bij dit verkeersbesluit behorende situatietekening met tekeningnummer 14251.1-MB01 d.d. 18-09-2014, revisie 07-04-2015;
7. te bepalen, dat met het van kracht worden van dit besluit eerdere verkeersmaatregelen in het onderhavige verkeersgebied komen te vervallen indien die met dit besluit in strijd zijn dan wel hiermede niet in overeenstemming zijn;
8. te bepalen dat de bekendmaking van dit verkeersbesluit geschiedt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant.

Landgraaf, 10 juni 2015

Namens burgemeester en wethouders van Landgraaf,

het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling en Grondzaken,

mr. F.J.C. Geurts

Inzage

Het onderhavige besluit wordt voor belanghebbenden ter inzage gelegd gedurende zes weken met ingang van de dag na de publicatie in de Staatscourant, tijdens de openingstijden, bij het Klant Contact Centrum van de gemeente Landgraaf.

Beroep

U kunt op grond van de Algemene wet bestuursrecht beroep indienen tegen dit besluit. Stuur binnen zes weken na datum van publicatie in de Staatscourant een brief naar de rechtbank Limburg, postbus 950, 6040 AZ Roermond of via https://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht.

U moet de brief ondertekenen. In de brief moeten de volgende gegevens staan:

- uw naam en adres;
- de datum van uw beroep;
- de omschrijving van het besluit, waartegen u beroep instelt;
- de redenen van uw beroep.

Indien het mogelijk is, dient u een kopie van het besluit waartegen u beroep instelt, bij te voegen.

Is de situatie zo dringend dat u niet kunt wachten op de uitspraak op uw beroepschrift? Dan kunt u bij de voorzieningenrechter van de rechtbank een voorlopige voorziening vragen. Dit verzoek dient u in bij de rechtbank op bovengenoemd postadres of digitaal via de genoemde website.

Voor het digitaal indienen van een beroepschrift of het vragen van een voorlopige voorziening, moet u beschikken over DigiD.

Datum effectuering

Het besluit zal op zijn vroegst zes weken nadat het besluit is bekendgemaakt, worden uitgevoerd.



Bijlagen

1. notitie ‘Advies vormgeving Steenen Kruis” d.d. 7 juli 2011;
2. rapportage ‘’Steenen Kruis – Verkeerskundig ontwerp en motivering” d.d. maart 2012, gewijzigd 31 januari 2013, adviesbureau DHV;
3. notitie ‘’Proefafsluiting Nieuwenhagerstraat - resultaten” d.d. 31 januari 2013.